Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

34 474 Wijziging van de Spoorwegwet ter nadere implementatie van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PbEU 2004, L 64), ter nadere implementatie van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU 2008, L 191) en ter nadere implementatie van artikel 55, derde lid, tweede, derde en vijfde alinea , van richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343)

Nr. 5 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2016

Bij Koninklijke boodschap van 12 mei 2016 is het wetsvoorstel ter nadere implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn[1], de interoperabiliteitsrichtlijn[2] en de herschikkingsrichtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruimte[3] bij u ingediend (Kamerstuk 34 474, nrs. 1 t/m 4). Deze

[1] Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PbEU 2004, L 64).
[2] Richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking) (PbEU 2008, L 191).
[3] Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343).

kst-34474-5
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

richtlijnen vormen het regelgevend kader op het gebied van veiligheid en interoperabiliteit op het spoor en beschrijven onder meer het proces van vergunningverlening van spoorvoertuigen. De Europese Commissie heeft in 2014 geconstateerd dat de Spoorwegwet niet volledig in overeenstemming is met deze richtlijnen en heeft Nederland hiervoor in gebreke gesteld. Op 28 april jl. heeft de Europese Commissie aangekondigd naar het Hof van Justitie te stappen.

Ingebrekestellingen

De ingebrekestellingen betreffen kleine verschillen tussen de bepalingen in de richtlijnen en de Spoorwegwet. Het voorliggende wetsvoorstel herstelt de geconstateerde onvolkomenheden. Bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn gaat het om de maximale termijn waarbinnen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) haar besluiten moet nemen bij onder andere de vergunningverlening. De Spoorwegwet sluit nu aan bij de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Hierdoor geldt er een beslissingstermijn van acht weken, met daarbij een mogelijkheid tot verlenging. De richtlijn schrijft een maximale termijn van vier maanden voor. Het wetsvoorstel sluit hierbij aan. De ILT blijft er evenwel naar streven om geen gebruik te maken van deze ruimere termijn.

Bij de interoperabiliteitsrichtlijn gaat het om een explicieter onderscheid in vergunningen voor spoorvoertuigen die al dan niet volledig conform de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's) zijn gebouwd. De richtlijn schrijft hierbij gescheiden procedures voor bij spoorvoertuigen die volledig conform de TSI's zijn gebouwd en spoorvoertuigen die dat niet zijn. In de Spoorwegwet is dit onderscheid niet expliciet gemaakt. Er worden als gevolg van deze wijziging geen andere, of lichtere, eisen aan spoorvoertuigen gesteld dan nu.

Parlementaire Enquête Fyra en het Vierde Spoorwegpakket

In het rapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 11) zijn aanbevelingen gedaan op het gebied van vergunningverlening en de toepassing van het regelgevend kader door de ILT en de keuringinstanties. In de kabinetsreactie op het enquêterapport heb ik uiteengezet op welke wijze de aanbevelingen worden opgevolgd. Het voorliggende wetsvoorstel moet hier los van worden gezien; dat is bedoeld om bestaande onvolkomenheden in de Spoorwegwet op te lossen en het Nederlandse en Europese wettelijk kader beter op elkaar aan te laten sluiten.

Een bijkomend gegeven is dat beide richtlijnen onderdeel zijn van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket en daarom zullen worden gewijzigd. Met het Vierde Spoorwegpakket wordt de systematiek van voertuigtoelating ingrijpend veranderd. De verantwoordelijkheid voor vergunningverlening van spoorvoertuigen die in meerdere landen worden toegelaten verschuift van de nationale veiligheidsinstanties (in Nederland de ILT) naar het Europese Spoorwegagentschap (ERA). De ERA zal hierbij wel een beroep blijven doen op de ILT. De praktische inrichting van deze verschuiving van taken en verantwoordelijkheden zal in de komende jaren worden vormgegeven in nader overleg tussen de ERA en de ILT. Mijn inzet hierbij is om te borgen dat toekomstige toelatingsprocedures in lijn zijn met de aanbevelingen van de enquêtecommissie.

Tot slot

De inwerkingtreding van deze nieuwe systematiek van het Vierde Spoorwegpakket is voorzien in 2019. Tot dat moment blijven de huidige

richtlijnen van kracht. Ik hecht er belang aan dat de Spoorwegwet ook in deze overbruggingsperiode nauw aansluit bij het Europese kader. Eind 2015 heb ik aan de Europese Commissie laten weten mij hiervoor in te zetten en heb ik met de Europese Commissie een planning gedeeld. Desondanks heeft de Europese Commissie nu tot vervolgstappen besloten. Derhalve verzoek ik uw Kamer om een spoedige behandeling van het wetsvoorstel.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma